Tunneli Helsingin keskustassa olisi lyhin tie idästä länteen

Helsingin kaupunkisuunnitteluviraston asemakaavaosastolla tutkitaan tunnelin johtamista Kauppatorin alitse Pohjoisrannasta Etelärantaan itä-länsi suuntaisen kantakaupungin kauttakulkuliikenteen ohjaamiseksi. Mutta kallioseinä tulikin vastaan kun piti mennä eteenpäin.

Tunnelin ajoramppi on ajateltu sijoitettavaksi Esplanadin puiston kohdalle, missä katu nousee kallioperustan päällä. Saman tien voisi suunnitella tunnelin johdettavaksi Hietalahden torille.

Kauppatorin alitse kulkevaan tunneliratkaisuun on päädytty kaikkiaan viidessä erilaisessa liikennesuunnitelmaehdotuksessa visaisen itä-länsi suuntaisen keskustan kauttakulkuliikenteen ratkaisemiseksi.

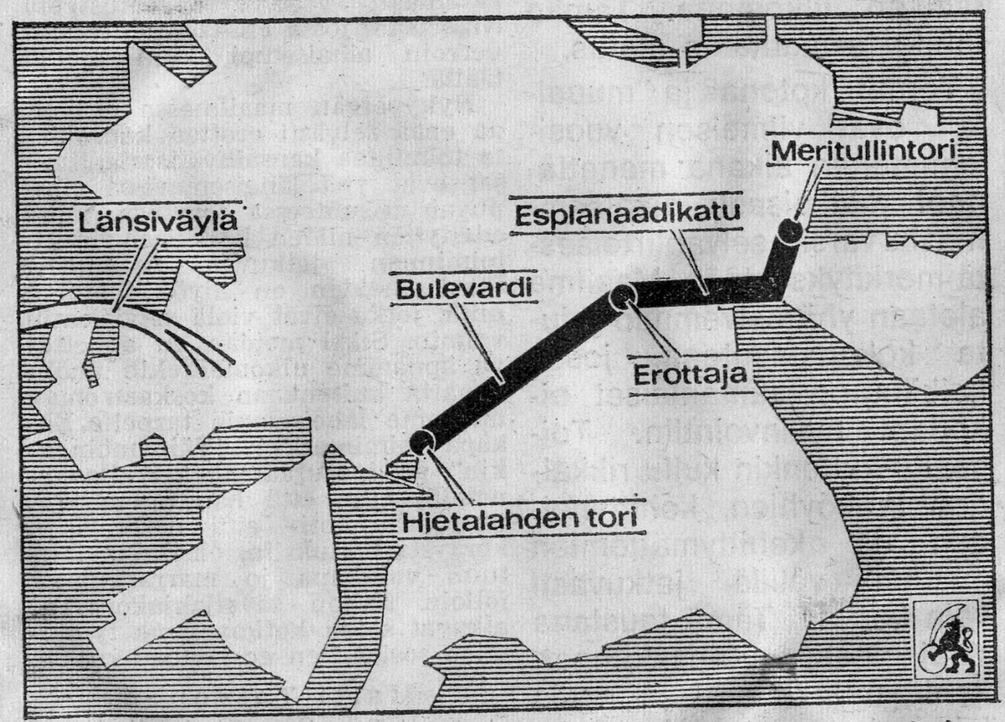
Toisen ajorampin sijoitus on selvä. Se tulisi Meritullin torille. Mutta länsipään ajorampin sijoittaminen aiheuttaisi eräiden Esplanadin puiden kaatamisen. Liikenne johdettaisiin tämän ehdotuksen mukaan Unioninkatua pitkin Kaartinkaupunkiin päin.

Ratkaisua Kauppatorin liikenteen järjestelystä tunnelisuunnitelman avulla ei ole vielä tehty.

Tulevaisuuden väylä

Arkkitehtilehden vasta ilmestyneessä 75-vuotisjuhlanumerossa kansainvälisesti hyvin tunnettu ja tunnustettu kaupunkisuunnittelija Constantinos Doxiadis toteaa merkittävän sijan julkaisussa saaneessa kirjoituksessaan nopean liikenteen välttämättömyyden tulevaisuuden kaupungeissa. Hyvin suunniteltu tunneliliikenne on hänen mielestään tulevaisuuden ratkaisu.

Tunnelin kautta kulkeva liikenne ei häiritse maan pinnalla tapahtuvaa liikennettä. Kun tunneli rakennetaan kyllin syvälle siellä missä se on mahdollista, varsinaiset katujen alle kuuluvat putket eivät ole haittana.



Lyhin tie idästä länteen kulkee karttaan merkittynä Kauppatorin, Etelä-Esplanadin ja Bulevardin alla Hietalahteen.

Lyhin tie

Suurelta osalta Helsingin kaupunki on rakennettu kallioperustalle. Kaupunkisuunnitteluviraston asemakaavaosastolla tutkittavana olevassa ehdotuksessa tunneli päättyisi kallioseinään Unioninkadun ja Etelä-Esplanadin nurkkauksessa.

Lyhin tie kantakaupungin läpi, joka yhdistää länsi-itä liikenteen on Etelä-Esplanadin, Erottajan ja Bulevardin kautta Hietalahden torille.

Koko tämä matka on suurelta osalta kallioperäistä. Lassila & Tikanoja rakennustakin tehtäessä oli koko rakennus erotettava kalliosta lyijylevyjen avulla tärinän ja äänen eristämiseksi.

Rakentamalla tunneli tälle väylälle, mainittujen katujen alle länsi-itä suuntainen kauttakulkuliikenne kulkisi kantakaupunkia häiritsemättä. Mikäli tunnelista halutaisiin päästä Kaartinkaupunkiin, voi tunnelissa järjestää risteyksen Unioninkadun nurkkaukseen. Se edellyttää pienen siltatyön.

Liikenteen johtaminen Hietalahden torilta Länsiväylälle joko tunnelitse tai maan päällitse ei tuota vaikeuksia.

Kallion louhinta

Kallionlouhinta nykyaikana ei tuota voittamattomia kustannuksia. Hinnat liikkuvat työvaikeuksista johtuen 10—60 mk/m³ summissa. Tähän hintaan sisältyy louhinta ja kiven poisto. Tunnelityö ei louhintaliikkeiden mielestä ole kalleimpia.

Tunnelihan kulkisi katujen alla eikä rakennusten alla.

Metroväylä ei esteenä

Helsingin Metrosuunnitelmassa on eniten tutkittu itä-länsiväylää, joka kulkisi Hakaniemestä Kaisaniemenkadun, Kaivokadun ja Simonkadun alueen läpi Kampin alueen kautta Ruoholahteen.

— Pohjoisakselisuunnitelma on vielä aivan avoin. Siitä ei kannata edes puhua, sanoo liikenneosaston päällikkö, maist. Harri Liljendahl metrosuunnitteluotoimistossa.

— Jos keskustan laadittavana olevat maankäyttöennusteet osoittavat jotain muuta kuin meidän esittämämme ratkaisun tarpeellisuutta niin niitä vielä harkitaan, sanoo maist. Liljendahl.

PETRA UEXKÜLL